

Biuro Obsługi Budownictwa „POPIOŁEK” BIS

Stara Grabownica 60A 07-300 Ostrów Maz. tel/fax 0-29 644 34 02

PROJEKT

techniczny budowy drogi gminnej Nowe Lubiejewo – Zakrzewek

od km 0+000 do km 1+350 – ETAP I

Gmina Ostrów Mazowiecka

INWESTOR: Gmina Ostrów Mazowiecka

ADRES INWESTORA: ul. Sikorskiego 5 07-300 Ostrów Mazowiecka

PROJEKTANT: tech. Mirosław Łuniewski Upr. Nr UAN.II.7342-108/94
mgr inż. Zygmunt Skarpetowski
mgr inż. Paweł Popiołek

Niniejszy projekt jest chroniony prawem autorskim. Wszelkie zmiany projektu, powielanie całości lub jego części mogą się odbyć jedynie za wiedzą i zgodą jego autorów.

WYKAZ DZIAŁEK OBJĘTYCH PROJEKTEM:

OBRĘB EWIDENCYJNY – NOWE LUBIEJEWO

DZIAŁKI: 53; 51/2; 142/1; 149; 299

OBRĘB EWIDENCYJNY – ZAKRZEWEK

DZIAŁKI: 57; 298; 358; 354

OPIS TECHNICZNY
do projektu budowy odcinka drogi gminnej Nowe Lubiejewo - Zakrzewek
od km 0+000 do km 1+350 gmina Ostrów Maz.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowy odcinka drogi gminnej Nowe Lubiejewo – Zakrzewek opracowano na zlecenie Urzędu Gminy w Ostrowi Maz. w oparciu o n/w materiały:

- Protokół danych wyjściowych
- Wytyczne Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.
- Wytyczne Projektowania Dróg WPD-2 i WPD-3
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Szczegółów Drogowych
- Pomiary sytuacyjno – wysokościowe wykonane na gruncie
- Mapę sytuacyjno – wysokościową w skali 1:1000

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE BUDOWANEJ DROGI

- klasa VI/L
- prędkość projektowa 50km/h
- szerokość jezdni 5,00 m
- szerokość poboczy 2x1,00 m
- konstrukcja nawierzchni projektowana na ruch lekki KR-1
- odwodnienie powierzchniowe

3. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO ODCINKA DROGI

Istniejąca droga rozpoczyna się na prawej krawędzi bitumicznej nawierzchni drogi gminnej Podborze – Stare Lubiejewo. Stąd skręca, i na odcinku 849 m biegnie w kierunku północnym, a następnie skręca w kierunku północno – zachodnim, gdzie w km 1+350 łączy się z wcześniej wybudowaną nawierzchnią asfaltową drogi gminnej. Droga biegnie między użytkami rolnymi i lasami wsi Nowe Lubiejewo i Zakrzewek.

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi 8,00-9,00 m. Droga biegnie po gruntach rodzimych zaliczanych do II kategorii – piaski średnie.

Z urządzeń obcych w pasie drogowym odcinkami biegnie wodociąg wiejski.

4. UZASADNIENIE PODSTWOWYCH ROZWIĄZAŃ BUDOWY

4.1. Trasa w planie

Początek trasy projektowanej drogi zastabilizowano na prawej krawędzi bitumicznej jezdni drogi gminnej Podborze – Stare Lubiejewo. Na odcinku początkowych 14 m drogę zaprojektowano prostopadle do osi drogi gminnej Podborze – Stare Lubiejewo. Na pozostałym odcinku środek projektowanej drogi zaprojektowano środkiem istniejącego pasa drogowego. Załamania drogi w km 0+014; 0+849 złagodzone zaprojektowanymi łukami kołowymi. Parametry projektowanych łuków naniesiono na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym.

4.2. Niweleta drogi

Niweletę drogi dowiązano do:

- niwelety jezdni bitumicznej drogi gminnej Podborze – Stare Lubiejewo
- niwelety terenu sąsiadującego z pasem drogowym z uwagi na zniżenie istniejącej nawierzchni projektowanej drogi w stosunku do sąsiadującego terenu z pasem drogowym.

Załamanie niwelety powyżej 1 % złagodzone zaprojektowanymi łukami pionowymi. Parametry tych łuków pionowych naniesiono na profilu podłużnym.

4.3. Przekroje normalne

Na całej trasie zaprojektowano jeden przekrój normalny o n/w parametrach:

- przekrój szlakowy daszkowy
- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość poboczy 2x1,00m
- spadek poprzeczny poboczy 6 %
- pochylenie skarp poboczy 1:1,5

Przekrój a w skali 1:50 stanowi załącznik projektu technicznego.

Przekrój na łuku w skali 1:50 stanowi załącznik projektu technicznego.

4.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

Na całym odcinku zaprojektowano konstrukcję nawierzchni na ruch lekki KR-1.

Konstrukcja powyższa składa się z:

- podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5mm grubości 20 cm
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8mm grubości 4cm
- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/8mm grubości 4cm

4.5. Odwodnienie

Zaprojektowane powierzchniowe odwodnienie sprowadza się do:

- montażu żelbetowych koryt odwodnienia poprzecznego z rusztem stalowym w km: 0+520; 0+820.
- zaprojektowania normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy drogi.

Spadki te naniesione są na przekrojach normalnych.

4.6. Roboty ziemne

Główne roboty ziemne stanowią:

- wykopy koryta podbudowy,
- nasypy w pasie koryta podbudowy i w pasie poboczy,
- nasypy z dokopu.

Bilans robót ziemnych zestawiono w załączniku Nr 4.

4.7. Zabezpieczenie ruchu

Bezpieczeństwo ruchu zapewnia zaprojektowany komplet pionowych znaków drogowych.

Szczegółowa lokalizacja oznakowania naniesiona jest na planie sytuacyjnym.

4.8. Zjazdy gospodarcze.

Zaprojektowano zjazdy gospodarcze wg Katalogu Powtarzalnych Szczegółów Drogowych tylko na drogi zbiorcze. Wykaz projektowanych zjazdów zestawiono w załączniku Nr 5.

4.9. Etapowanie

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni uwzględnia etapowanie budowy drogi w zakresie szerokości warstwy bitumicznej:

- I etap – wykonanie warstwy bitumicznej jezdni o szerokości 5,00 m,
- II etap – poszerzenie wszystkich warstw nawierzchni do szerokości zgodnej z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy.

5. OGÓLNE WARUNKI WYKONAWSTWA ROBÓT

5.1. Przed przystąpieniem do robót objętych projektem Wykonawca winien szczegółowo zapoznać się z projektem technicznym, celem zlokalizowania wszystkich urządzeń obcych (w tym zwłaszcza podziemnych).

5.2. Wykonawca zobowiązany jest do powiadomienia wszystkich administratorów urządzeń obcych o terminie rozpoczęcia robót.

5.3. Wykonawca zobowiązany jest, przed przystąpieniem do robót, do wykonania projektu organizacji ruchu na czas budowy i zabezpieczenia prowadzonych robót. Projekt winien być uzgodniony z Zarządcą Drogi i Komendą Powiatową Policji w Ostrowi Maz. oraz zatwierdzony przez Starostę Powiatu Ostrowskiego.

5.4. Na wbudowane materiały Wykonawca zobowiązany jest okazać atesty lub aprobaty techniczne.

5.6. Roboty objęte projektem należy wykonać w oparciu o schemat geodety.

6. PLAN BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Kierownik budowy przed rozpoczęciem robót zobowiązany jest do opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia dla robót objętych kontraktem budowy.

Plan ten należy opracować zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r (Dz. U. Nr 120, poz. 1125-1126).

Powyższy plan winien zaakceptować Inspektor Nadzoru. Z planem winni być zapoznani wszyscy pracownicy zatrudnieni przy budowie drogi.

7. WPŁYW BUDOWY DROGI NA ŚRODOWISKO NATURALNE

Budowa drogi według technologii niniejszego projektu nie zmienia jej dotychczasowego przeznaczenia i nie narusza istniejących warunków środowiskowych.

Wykonanie nawierzchni bitumicznej wpłynie korzystnie na otoczenie drogi, bowiem zmniejszy się natężenie hałasu oraz ilość kurzu.

Wykonanie normatywnych spadków poprzecznych jezdni i poboczy zahamuje proces gnilny w lokalnych zastoiskach wody. Poprawi się estetyka drogi i terenu przylegającego do niej.

Projektanci: tech. Mirosław Łuniewski
upr. Nr UAN.II.7342-108/94
mgr inż. Paweł Popiołek
mgr inż. Zygmunt Skarpetowski